

Réflexions sur le procès du capitaine et du chef mécanicien de l'OLYMPIC BRAVERY

par Daniel MALENGREAU

Après avoir suivi pendant trois jours le déroulement de ce procès, je tiens à faire part de ma déception à l'énoncé du verdict. Déception que partageront sans nul doute l'ensemble des protecteurs de la nature et plus particulièrement les Ouessantins. En effet, le procès paraissait bien engagé au cours de ces trois jours d'audience. Le Président du Tribunal, l'Administrateur en Chef de BOISFLEURY, connaissait parfaitement le dossier dont il tentait avec acharnement d'éclaircir les points obscurs. Les accusés tentaient bien, selon l'expression entendue dans le public, « de faire le tour de la Méditerranée » avant de répondre aux questions embarrassantes, mais vaille que vaille, et certains silences valant une réponse, les circonstances du naufrage s'éclairaient peu à peu.

Les négligences apparurent très nombreuses, faisant ressortir l'incompétence : dès l'appareillage, suite à un premier « Black-Out », l'équipage, pour une part engagé la veille, s'avérait incapable par deux fois de relancer la machine sur le diesel alternatif. Les techniciens du chantier furent obligés d'intervenir. En mer, le 24 janvier 1976, alors que le navire dérivait sur Ouessant, le chef mécanicien devait montrer son incapacité à déceler la panne qui fit subir au navire sept « Black-Out » successifs, la machine ne fonctionnant qu'environ 10 mn avant de s'arrêter. Et pourtant, nous disaient les techniciens, l'arrêt simultané de la chaudière, du turbo-alternateur et de la turbo-pompe alimentaire était, malgré l'absence d'alarme de niveau très haut dans la chaudière, l'indice indiscutable d'un problème à la sécurité de niveau très haut. Dès lors une fois vérifié que la sécurité fonctionnait à tort, il aurait suffi soit de relancer sur une chaudière en isolant la chaudière à problème, soit de mettre hors circuit la sécurité défectueuse pour sauver le navire. L'ingénieur de garantie à bord du navire, possibilité offerte à l'armateur, aurait probablement évité l'échouement du navire.

Du côté de la passerelle, la compétence ne semble pas meilleure. Le capitaine TSIROS « faisait confiance à son chef mécanicien » et les black-out de l'appareillage n'entamèrent pas cette belle sérénité ; le navire est parti avec un gyro compas défectueux, la route choisie ne suivait pas les recommandations mari-

times incitant à prendre la voie montante du trafic à son entrée, mais faisait pénétrer le navire par le milieu en passant à moins de 5 milles d'Ouessant.

Il ne semble pas, en outre, que les « points » réalisés par le capitaine TSIROS aient été évidents : à la même heure, sur la carte apparaissent deux points différents ; après l'échouement, dans l'indication du lieu d'échouement figure 1 mille d'erreur ! Enfin, dérivant sur Ouessant sans machines, l'*Olympic Bravery* ne lancera des appels de détresse que lorsqu'il sera échoué. Selon le capitaine, « le navire n'était pas en détresse ». Il est à noter que c'est à ce moment-là que subsistent les points peu clairs du film des événements et que c'est à ce propos qu'avait été évoquée la possibilité d'un échouement volontaire, possibilité écartée dans son réquisitoire par le commissaire enquêteur. Les faits se démontrent, les intentions plus difficilement...

En effet, dès les premiers incidents, vers 5 h 45, le capitaine fait fonctionner ses deux feux rouges signifiant « pas maître de sa manœuvre » et Le Conquet-Radio et les sémaphores sont avertis.

Ensuite, le capitaine TSIROS prétend avoir envoyé personnellement à partir de 6 h 30 toute une série d'appels de détresse sur tous les canaux.

Le cours des débats devait d'ailleurs nous apporter la précision qu'il ne s'agissait pas des signaux P.A.N. indiquant une avarie des machines ni de signal de détresse sous une forme quelconque, mais d'un appel au remorqueur *Eros* précisément et sans indiquer la raison de l'appel. *De toute façon, personne, pas même Le Conquet-Radio pourtant en alerte, n'a jamais entendu ces appels !*

Au lieu d'envoyer des signaux de détresse, le capitaine a conversé par téléphone avec les bureaux de la compagnie à Monte-Carlo pendant de longues minutes : de 6 h 52 à 7 h 04 et de 7 h 30 à 7 h 38.

Les signaux de détresse ne furent émis qu'une fois le navire échoué. Pourquoi ?

Malgré ce faisceau de faits, le réquisitoire du commissaire enquêteur ne fut pas accablant, les termes de négligence et d'incompétence laissaient souvent la place aux termes « peu exigeant », « manque de rigueur ». S'il affirma : « Je demande au tribunal une peine sévère », le commissaire tempéra immédiatement : « Si une peine de prison est prononcée, elle pourra être assortie du sursis », « A tout le moins une « forte amende » devra être donnée » !!!

Rappelons que les lois prévoient pour le cas de l'espèce outre l'amende, la possibilité de trois mois à deux ans de prison...

Est-ce la défense qui influença le tribunal ? Si je pense que son argumentation juridique l'embarrassa, j'ose espérer qu'il ne fut pas sensible aux aspects de la plaidoirie développée par M^e VILENEAU, avocat du capitaine. En effet, cet avocat parisien commença par accuser « l'opinion publique, cette prostituée », par traiter la pollution de « tarte à la crème », par noter que Yusin n'était que « quelques rochers où personne ne va ». Ignorait-il que Yusin est une réserve ornithologique ?

Refutant l'importance des problèmes : « les appareils électroniques c'est comme les montres, on tape dessus et ça remarche »,

considérant que les incidents de départs étaient de nature « à conforter le capitaine dans l'idée qu'il avait de la compétence des uns et des autres », se lançant dans de hasardeuses spéculations maritimes : « S'il avait rasé les rochers d'Ouessant, il (l'O.B.) passait avant d'avoir les incidents », l'avocat nous présentait un capitaine irréprochable, ayant seulement un « manque de chance », allant même jusqu'à déclarer : « C'est à croire qu'il y avait un zombie sur ce bateau. »

On voit à quel point l'argumentation était sérieuse...

Quoi qu'il en soit, après quatre heures de délibération, le tribunal maritime a prononcé une condamnation à... 1 500 F d'amende pour le capitaine et à... 1 000 F d'amende pour le chef mécanicien.

Nous laissons à l'appréciation de nos lecteurs et en particulier ceux d'Ouessant. Sachez cependant que le capitaine TSIROS commande maintenant un navire de 220 000 tonnes.

On reparlera de l'*Olympic Bravery* au cours du procès civil que la S.E.P.N.B. et la mairie d'Ouessant ont intenté conjointement à l'*Olympic Maritime* afin d'obtenir réparation tant morale que matérielle des injures subies par ce milieu naturel que nous aimons et protégeons depuis de nombreuses années.

N.D.L.R. :

Au moment où nous mettons sous presse, la Bretagne est une nouvelle fois victime de la pollution par les hydrocarbures. Il s'agit, cette fois, d'une gigantesque catastrophe écologique consécutive au naufrage du pétrolier libérien **Amoco Cadiz**.

Le numéro 93 de **Penn ar Bed** sera consacré à cet événement.